



Deset mjera za uspostavu održivog prometa Grada Zagreba

UNEP (UN-ova agencija za zaštitu okoliša) i Europska agencija za okoliš su prošle godine pokrenuli projekt "Promoviranje održive proizvodnje i potrošnje u Jugoistočnoj i Istočnoj Europi, centralnoj Aziji i državama Kavkaza" s naglaskom na temama kao što su hrana, transport, izgradnja kuća i stanova te postupanje s otpadom. U Hrvatskoj je projekt bio usmjeren isključivo na transport, a nacionalni ured **UNEP-a za partnera je odabrao Zelenu akciju.**

Cilj projekta je identificirati stanje, tekuće promjene te buduće trendove razvitka prometa, njegov utjecaj na okoliš, odnos prema prostornom planiranju, kao i postojeće i buduće inicijative koje promoviraju održivi razvoj transporta.

Zelena akcija izradila je opsežnu studiju u kojoj su detaljno analizirani svi vidovi javnog gradskog prijevoza putnika u Zagrebu, individualni motorni promet, biciklistički promet i općenito gradska prometna politika te predložila cijeli niz mjera za poboljšanje funkcioniranja prometa u Zagrebu.

Jedan od rezultata te studije je prijedlog "10 mjera za uspostavu održivog prometa Grada Zagreba".

Za razliku od gradske vlasti, koja obećava «rješenje svih prometnih problema grada» investiranjem 1,2 milijarde eura u nepotrebne prometne objekte, mi smo svjesni da je samo kroz konzistentan sustav najrazličitijih mjera moguće postići sinergijski učinak i ostvariti unapređenje prometa u gradu.

Prometni problemi gradova ne mogu se riješiti na održivi način osobnim automobilom, već isključivo jeftinim, komfornim i redovnim javnim prometnim sustavom. To je stvarni interes većine stanovnika Grada Zagreba. Zato treba hitno prijeći na jačanje svih vidova javnog gradskog prijevoza, kao preduvjeta za radikalno smanjenje potreba automobilske prometa unutar gradskog područja.

Promjenu gradske prometne politike moguće je ostvriti samo sinhroniziranom provedbom vrlo različitih mjera što će sinergijski djelovati na unapređenje prometnog sustava:¹

1. Unapređenje gradsko/prigradskog željezničkog prometa

- a. Osposobljavanjem cijelog postojećeg željezničkog čvora (uz dogradnju pruge za Samobor-Breganu) za komforan putnički gradsko/prigradski promet
- b. Izgradnju novih i rekonstrukciju postojećih stanica gradsko/prigradske željeznice te izgradnja većih parkirališta uz željezničke stanice izvan gradskog područja
- c. Nabava dovoljnog broja novih kvalitetnih vlakova, a u vlakovima omogućiti opciju «bicikl u vlak», kako za radne dane tako i za vikend putovanja

2. Unapređenje tramvajskog prometa

- a. Izgradnjom svih tramvajskih pruga predviđenih Generalnim urbanističkim planom, posebno na novoizgrađenim pravcima poslovnih zona (napr. Heinzelova ulica itd.) i svim područjima visoke stambene gustoće

¹ Podcrtano je 6 prioritarnih aktivnosti za koje tražimo hitnu provedbu.

- b. Davanjem apsolutne i bezuvjetne prednosti tramvajskom prometu; u ulicama gdje s tramvajem prometuju i osobna vozila osigurati poštivanje «žute crte» ili izgraditi fizičke barijere koje će sprečavati automobile da ometaju tramvaje. U ulicama gdje ni jedna od tih mjera ne može osigurati nesmetano prometanje tramvaja ukinuti automobilski promet. (U llici, treba prioritarno ukinuti izlaz iz garaže Ilica 45, tj. dislocirati ga u dugu ulicu zbog zastoja tramvaja)
- c. Daljnja nabava novih tramvaja, kako radi zamjene dotrajalih, tako i zbog povećanja ukupnog broja tramvajskih vozila sukladno širenju tramvajske mreže i podizanju učestalosti tramvajskih linija

3. Unapređenja autobusnog prometa

- a. Na isti način kao i kod tramvaja osigurati apsolutnu prednost autobusa u svim ulicama gdje autobusi prometuju zajedno s osobnim automobilima
- b. Nabavom većeg broja autobusa, kako bi se autobusni promet učinio učestalijim i redovitijim, posebno na prigradskim područjima, gdje postoje slučajevi smo jedne ili dvije autobusne linije dnevno. Kod nabave novih autobusa kupovati autobuse na čišće energente (npr. auto plin).
- c. Otvoriti daleko veći broj novih autobusnih linija, po potrebi i minibusovima, u svim predjelima gdje nije moguće provesti tramvajske linije, a izgrađeni su većim stambenim i radnim gustoćama (napr. podsljemensko područje)

4. Unapređenje biciklističkog prometa

- a. Izgradnjom kompletne mreže biciklističkih staza predviđene Generalnim urbanističkim planom te i više od toga, na temelju sugestija i iskustva učesnika biciklističkog prometa
- b. Postavljanjem potrebne opreme za parkiranje bicikala te podizanje zatvorenih/čuvanih garaža za bicikle, naročito u gradskom centru, pri sveučilišnim i drugim javnim zgradama, pri poslovnim zgradama i željezničkim stanicama

5. Unapređenje prometne regulacije i signalizacije

- a. Prometnim regulacijama, naročito uspostavom jednomjernih tokova, povećati propusnu moć za sve vidove prometa i time iskoristiti postojeće «unutarnje rezerve» prostora, bez većih investicija
- b. Kroz adekvatnu signalizaciju pružiti apsolutnu prednost svim sredstvima javnog gradskog prijevoza

6. Dogradnja postojeće ulične mreže

- a. kroz realizaciju ulica predviđenih Generalnim urbanističkim planom, disperzirati promet na gušću uličnu mrežu i time odteretiti postojeće ulice, posebno one kojima prometuje i tramvaj (napr. Šarengradska koja će odteretiti Savsku cestu)

7. Uvođenje jeftinije taksi službe

- a. prvenstveno ukidanjem monopola sniziti cijene taksi vožnje, što će omogućiti da taksi u velikom broju putovanja zamijeni korištenje osobnih automobila, a mnogim građanima omogućit će da čak i ne kupuju automobil.

8. Sinhroniziranje svih vidova javnog prometa (željeznica, tramvaj, autobus)

- a. Usklađivanjem voznih redova i uvođenjem zajedničkih voznih karata

9. Prostorna politika koja pridonosi održivosti gradskog prometnog sustava

- a. Onemogućiti novu izgradnju unutar donjogradskih blokova, budući da Donji grad ne podnaša više daljnju koncentraciju sadržaja, prometna opterećenja i izgradnju garaža (izmjena GUP-a)
- b. Povezati veće gustoće nove stambene i poslovne izgradnje uz pravce linija javnog prometa (željeznica i tramvaj)
- c. Proširiti pješačku zonu u gradskoj povijesnoj jezgri (prvenstveno na Gundulićevu, Masarykovu i Teslinu ulicu),

10. Druge mjere koje pridonose održivosti gradskog prometnog sustava

- a. Širiti krug korisnika besplatnih ili subvencioniranih voznih karata u javnom prometu s konačnim ciljem uvođenja «besplatnog» javnog prijevoza koji će troškove naplaćivati direktno od poslodavaca
- b. Ohrabrivati građana na korištenje javnog prijevoza, bicikla i pješaćenje umjesto korištenja osobnog automobila (programi edukacije, beneficija, propagande).

Glavne prepreke za realizaciju održivog prometnog sustava Grada Zagreba leže izvan usko shvaćenih stručnih okvira

- Marketinšim pritiskom oblikovani uzori životnog stila, u potpunosti ovisnog o automobilu, formiraju vrijednosna opredjeljenja koja postupno poprimaju značaj prividnog općeg interesa, na kojeg se naslanjaju grupni komercijalni interesi.
- Političari ne vide stvarnu opću dobrobit kao područje za stjecanje političkog ugleda, već radije podilaze prividnim općim interesima, priklanjajući se komercijalnim interesima kroz karakterističnu spregu politike i kapitala.
- U takvom okruženju mediji se najčešće priklanjaju nosiocima moći i nekretnički promoviraju njihove zamisli, pa se vrlo teško može objaviti javna kritika vlasti i politike koja se provodi te promovirati stvarni opći interesi.
- Od stručnih i znanstvenih institucija najglasniji su glasnogovornici onih grupacija koje su zadužene elaborirati dogovore politike i kapitala ili zastupati bombastične projekte kojima nije glavni cilj rješavanje problema već podgrijavanje glasačke mašine i zadovoljavanje zainteresiranih poslovnih lobija.
- Državni i gradski javni prijevoznici (HŽ i ZET) rezignirani su i bez hrabrih vizija. Uglavnom životare u strahu od kadrovskih manipulacija i ukidanja radnih mjesta kojima političari prividno rješavaju probleme.
- Nevladine udruge su preslabe za pokretanje kampanja koje bi sa skromnim sredstvima mogle bitno promijeniti vrijednosna opredjeljenja i konkretnu prometnu politiku. Iako se zadatak čini gotovo nemogućim, postoje kampanje sa određenim pozitivnim učincima, među kojima je svakako bila ona za poboljšanje uvjeta biciklističkog prometa u gradu.

U takvim okolnostima danas javni promet u Zagrebu nema stvarnu podršku i prioritet. Čak se niti uredno označene «žute linije» ne respektiraju. Iako u zadnje vrijeme postoje značajnija ulaganja u javni promet kroz nabavu novih tramvaja i autobusa, to uopće ne pridonosi rješavanju problema, jer su uvjeti njihovog kretanja gradom ostali nepromijenjeni, zbog kontinuirane zagušenosti većine gradskih ulica.

Gomilanjem poslovnih i stambenih sadržaja kroz tekuće i planirane građevinske intervencije, bez paralelnog razvoja javnog prometa, i nadalje se stimulira automobilski promet u gradu. Čak i u centralnoj povijesnoj jezgri gradske vlasti podržavaju ideje izgradnje novih sadržaja s podzemnim garažama, čija bi realizacija do krajnosti pogoršala ili potpuno onemogućila odvijanje javnog prometa.

Umjesto sustavnog i beskompromisnog razvoja javnog prometa i nadalje se troši energija i novac na studiranje i projekcije megalomanskih prometnih objekata za osobne automobile (tunel, prsten, tangenta).